



Protokollauszug

aus der
25. öffentliche / nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima,
Umwelt und Mobilität - Videokonferenz
vom 16.12.2021

öffentlich

**Top 4.2 Berichterstattung zu Straßen mit Eignung als Tempo-30-Zone
(gem. DS 21/SVV/0135)**

(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 14.12.2021 ausgereicht – sie ist dem Tagesordnungspunkt im Ratsinformationssystem als Anlage beigefügt.)

KUM am 16.12.2021

DS-Nr.: 21/SVV/0135
Titel: BE zu Straßen mit Eignung als Tempo-30-Zone

Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone

Die Möglichkeiten einer Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in einer Zone werden in § 45 Abs. 1c und 1d der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) geregelt.

Demnach dürfen Tempo-30-Zonen keine Straßen umfassen, die dem überörtlichen Verkehr dienen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die Vorfahrtsstraßen sind oder bei denen der Durchgangsverkehr eine höhere Bedeutung besitzt. Darüber hinaus darf es in Tempo 30-Zonen u. a. keine Lichtsignalanlagen oder benutzungspflichtige Radwege geben.

Tempo-30-Zonen sollen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie des Fuß- und Radverkehrs dienen. In Gewerbe- und Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer Planung vorgenommen werden, in der das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz festgelegt ist. Dabei ist das Einvernehmen mit der Gemeinde herzustellen.

Beim Prüfen der Reduzierung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Straßengestaltung im Sinne der selbsterklärenden Straße stets mitzudenken und zu planen. Dies bedeutet, dass der betreffende Straßenabschnitt hinsichtlich seiner Abmessungen, der Fahrstreifenaufteilung, der Sichtbarkeit anderer Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrsorganisation so gestaltet ist, dass die erlaubte Geschwindigkeit sich aus der Gestaltung heraus ergibt. Aus diesem Grund sind Fahrstreifenmarkierungen in Tempo 30-Zonen nicht zulässig.

Grundprinzip der Netzgestaltung

Generelles Ziel ist ein Vorfahrtstraßennetz, das sich aus einem Hauptstraßennetz mit Tempo-50-Regelung (Ausnahme sind auf Tempo 30 reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeiten wegen Lärmschutz, Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit, z. B. vor Schulen) und einem Nebenstraßennetz mit Tempo-30-Regelung (Tempo-30-Strecke als Vorfahrtsstraße) auf denen öffentliche Verkehrsmittel wie Busse und Straßenbahnen verkehren, zusammensetzt.

Auf dem restlichen Netz soll es Tempo-30-Zonen, teilweise auch mit geringeren Geschwindigkeiten, und verkehrsberuhigte Bereiche geben. Nicht in die Zonenregelungen eingeschlossen sind reine Industrie- und Gewerbegebieten, von denen es in Potsdam allerdings nur wenige gibt.

Vorgehen der Landeshauptstadt Potsdam

In der Landeshauptstadt Potsdam erfolgt die Festlegung des Vorfahrtstraßennetzes und der Flächen, in denen Tempo-30-Zonen angeordnet werden sollen, im Rahmen städtischer Verkehrskonzepte. Gesamtstädtisch erfolgt dies mit dem Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr (siehe Karte 1). Darüber hinaus gibt es mit dem Innenstadtverkehrskonzept detailliertere Vorgaben für die Innenstadt (siehe Karte 2).

Das StEK Verkehr wurde zuletzt 2014, das Innenstadtverkehrskonzept 2017 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen und damit das oben genannte Einvernehmen mit der Gemeinde hergestellt.

Stand der Umsetzung von Tempo-30-Zonen

Eine möglichst flächenhafte Einführung von Tempo 30-Zonen wurde bereits vor dem StEK Verkehr 2014 verfolgt. Dementsprechend zeigt der StEK Verkehr 2014 bereits großflächig bestehende Tempo 30-Zonen (siehe Karte 1). Zusätzlich wurde das Entwicklungsgebiet Kramnitz, das Neubaugebiet in Eiche und die Waldsiedlung als Erweiterungsgebiet für eine Zonenregelung aufgenommen. Die Realisierung ist weitestgehend erfolgt. Die Umsetzung innerhalb von Kramnitz ist abhängig von der generellen Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme.

Damit gibt es keine größeren Gebiete mehr ohne Tempo-30-Regelung. Potentiell möglich sind weitere Tempo-30-Zonen an einzelnen Straßenabschnitten, die nicht an größeren Gebieten anschließen.

Beispielhaft sei hier die Potsdamer Innenstadt erwähnt. Im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzepts wurden einzelne Straßenabschnitte ermittelt, für die eine Tempo-30-Zone angeordnet werden sollte. Bis auf wenige Ausnahmen konnten inzwischen alle im Innenstadtverkehrskonzept geforderten Tempo 30-Zonen umgesetzt werden (siehe Karte 2).

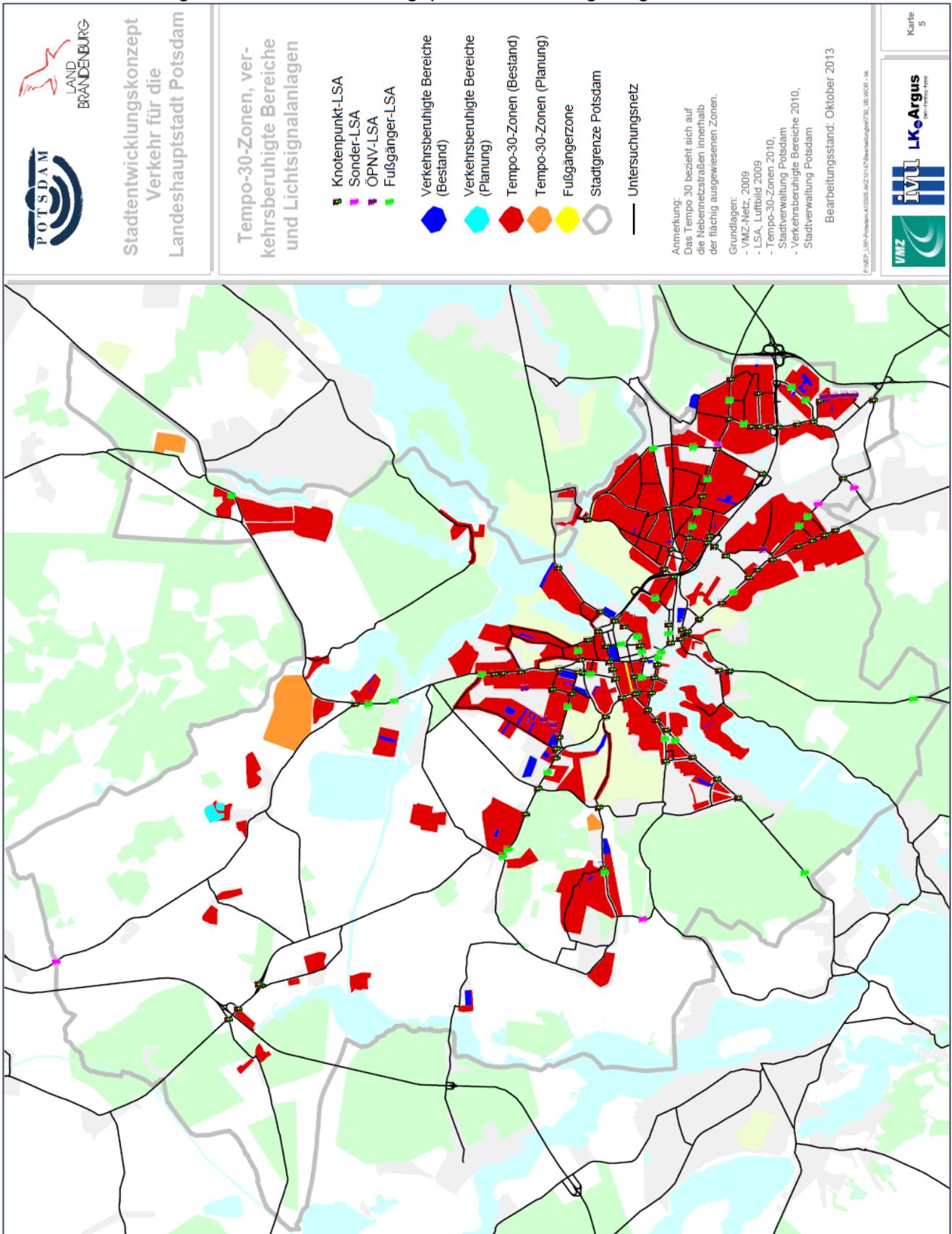
Ausblick

Die Verwaltung beschäftigt sich derzeit mit der Fortschreibung des StEK Verkehr. In einem ersten Schritt wurde dabei u.a. der dargestellte Umsetzungsstand zu Tempo-30-Zonen ermittelt.

Mit der Fortschreibung wird auch eine Neubewertung des Vorfahrtstraßennetzes und der Geschwindigkeitsregelungen (Tempo Streckenregelungen, Tempo 30-Zonen, Fahrradzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche usw.) im Potsdamer Straßennetz erfolgen. Die Bearbeitung des StEK Verkehr verzögert sich jedoch derzeit aufgrund der nicht repräsentativen Verkehrsverhältnisse im gesamten Verkehrsnetz, weshalb bis auf Weiteres keine Analysen zum Verkehrsgeschehen erfolgen können.

Thomas Schenke

Karte 1: Darstellung von bestehenden und geplanten Zonenregelungen im StEK Verkehr 2014



Karte 2: Darstellung von bestehenden und geplanten Zonenregelungen im Innenstadtverkehrskonzept 2017, ergänzt mit dem aktuellen Stand der Umsetzung

Anlage 1 - Karte 14
Innenstadtverkehrskonzept
 für die Landeshauptstadt Potsdam

Geschwindigkeitsregelung

Planung

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20 - Zone
- Tempo 30 - Zone
- Tempo 30 - Abschnitte
- - - Tempo 30 - Abschnitte (zeitlich beschränkt)
- Tempo 50 - Abschnitte

— weiterer Untersuchungsbedarf

○ Änderungen gegenüber Bestand

Prüfung ergab: Keine Realisierungsmöglichkeit da momentan fehlende Rechtsgrundlage

Untersuchungsgebiet
 kein Maßstab
 Kartengrundlage Landeshauptstadt Potsdam
 Datenstand Januar 2017

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Novallisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel. 030.322.95.25.30 • Fax 030.322.95.25.55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

